

Transport et parité des sexes



**Document de référence
2011 • 11**

Chantal DUCHÈNE
ChD Mobilité Transport, France

Ce document a été produit dans le contexte du Forum International des Transports 2011 de Leipzig en Allemagne (25-27 mai), qui porte sur le thème « Des transports pour la société ». Les points de vue exprimés dans ce document ne représentent pas forcément ceux des pays membre du Forum International des Transports.

Pour plus d'informations sur le Forum International des Transports, veuillez vous reporter à l'adresse suivante : **www.internationaltransportforum.org**

Transport et parité des sexes

Document de référence n° 2011-11

Chantal Duchène
Director
ChD Mobilité Transport, France

Avril 2011

FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS

Le Forum International des Transports, lié à l'OCDE, est une organisation intergouvernementale comprenant 52 pays membres. Le Forum mène une analyse politique stratégique dans le domaine des transports avec l'ambition d'aider à façonner l'agenda politique mondial des transports, et de veiller à ce qu'il contribue à la croissance économique, la protection de l'environnement, la cohésion sociale et la préservation de la vie humaine et du bien-être. Le Forum International des Transports organise un sommet ministériel annuel avec des décideurs du monde des affaires, des représentants clés de la société civile ainsi que des chercheurs éminents.

Le Forum International des Transports a été créé par une Déclaration du Conseil des Ministres de la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) lors de la session ministérielle de mai 2006. Il est établi sur la base juridique du Protocole de la CEMT signé à Bruxelles le 17 octobre 1953 ainsi que des instruments juridiques appropriés de l'OCDE. Son Secrétariat se trouve à Paris.

Les pays membres du Forum sont les suivants : Albanie, Allemagne, Arménie, Australie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Canada, Corée, Croatie, Danemark, ERYM, Espagne, Estonie, États-Unis, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Inde, Irlande, Islande, Italie, Japon, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Mexique, Moldavie, Monténégro, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine.

Le Centre de Recherche du Forum International des Transports recueille des statistiques et mène des programmes coopératifs de recherche couvrant tous les modes de transport. Ses résultats sont largement disséminés et aident la formulation des politiques dans les pays membres et apporte également des contributions au sommet annuel.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

La série des documents de référence du Forum International des Transports rend les recherches menées par le Centre de Recherche sur les transports ou entreprises à sa demande accessibles aux chercheurs et professionnels du transport. L'objectif est de contribuer tant à la compréhension du secteur des transports qu'à l'élaboration des politiques de transport. Les documents de référence ne sont pas amendés par le Forum International des Transports ; ils ne reflètent que l'opinion de leurs auteurs.

Ils peuvent être téléchargés à l'adresse suivante :

www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/jtrcpapersfr.html

Le site Web du Forum International des Transports est :

www.internationaltransportforum.org

Pour de plus amples renseignements sur les Documents de référence et les autres activités du CCRT, veuillez envoyer un courriel à : itf.contact@oecd.org

TABLE OF CONTENTS

RÉSUMÉ	4
LE GENRE À L'ORDRE DU JOUR	5
1. Introduction	5
ÉTAT DES LIEUX	7
2. Caractéristiques des pratiques de déplacements des femmes	7
3. Influence des questions de déplacement sur la vie des femmes	11
4. La non-prise en compte des femmes dans les processus de décision	12
5. Les femmes dans les métiers du transport	13
EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES	13
6. Tenir compte des besoins des femmes dans la conception des infrastructures, des véhicules et des services	13
7. Participation des femmes à la décision	14
8. Emploi des femmes	15
RECOMMANDATIONS	16
9. Statistiques	16
10. Participation des femmes à la réflexion et à la décision	16
11. Prendre en compte la spécificité de la mobilité des femmes	16
12. Emploi des femmes dans le secteur des transports	18

RÉSUMÉ

Alors que la prise en compte du genre progresse dans différents domaines, elle peine à pénétrer le secteur des transports. Or, que ce soit dans les pays développés ou dans ceux en voie de développement, nos sociétés sont sexuées en ce sens que la place des femmes et des hommes est différente, notamment du fait que les tâches domestiques et de soins aux enfants sont majoritairement supportées par les femmes, réduisant d'autant le temps disponible pour les activités qui leur incombent et les déplacements nécessaires à la réalisation de ces activités.

Les politiques d'aménagement, de développement, d'emploi ou encore de santé, doivent intégrer la question des déplacements. De plus, pour réussir, il est indispensable de se préoccuper d'intégrer la question du genre dans les politiques liées à la mobilité et aux transports.

Aujourd'hui, ce ne sont plus seulement les organisations non gouvernementales féminines qui insistent sur ce point, mais bel et bien l'ensemble de la communauté. Il n'est donc pas surprenant que ce thème soit aujourd'hui approfondi par le Forum international des transports qui a commandité ce rapport.

Le rapport s'organise autour d'un état des lieux, de la présentation de bonnes pratiques et de recommandations. Le rapport s'intéresse à la fois aux pays développés et aux pays en voie de développement, aux zones urbaines et aux zones rurales, aux infrastructures et aux services.

LE GENRE À L'ORDRE DU JOUR

1. Introduction

Le genre fait référence à la construction sociale qui détermine les rapports sociaux entre les hommes et les femmes. L'intégration du genre est la prise en compte des déterminants de la masculinité et de la féminité, ainsi que des obligations et des besoins sexués. La notion d'égalité du genre fait référence à l'objectif de réduire les inégalités d'accès et d'opportunités entre les hommes et les femmes.

La Déclaration Universelle des Droits de l'Homme reconnaît l'égalité homme-femme : "Considérant que dans la Charte, les peuples des Nations Unies ont proclamé à nouveau leur foi dans les droits fondamentaux de l'homme, dans la dignité et la valeur de la personne humaine, dans l'égalité des droits des hommes et des femmes, et qu'ils se sont déclarés résolus à favoriser le progrès social et à instaurer de meilleures conditions de vie dans une liberté plus grande."

Les Nations Unies œuvrent pour la prise de conscience des inégalités homme-femme, pour la lutte contre ces inégalités et pour les droits de la femme au niveau international.

La convention de 1979 sur l'élimination de toutes les formes de discriminations à l'égard des femmes (CEDEF), constitue l'accord international le plus complet sur les droits fondamentaux des femmes.

La convention stipule de prendre "toutes les mesures appropriées, y compris des mesures législatives, pour assurer le plein épanouissement et le progrès des femmes en vue de leur garantir l'exercice et la jouissance des droits de l'homme et des libertés fondamentales sur la base de l'égalité avec les hommes".

La parité ne s'effectue pas seulement à un niveau social, mais également d'un point de vue économique : l'ONU et la commission des Nations Unies pour l'Europe mettent en avant le fait que la parité est partie intégrante d'une stratégie moderne de croissance.

En 1992, au sommet mondial de Rio de Janeiro, les ONG féminines avaient présenté "l'Agenda 21 des femmes", fruit de deux ans de travail intense d'un collectif international. Constat lucide du mal-développement, ce document analysait les interconnexions et les articulations qui existent entre les inégalités d'accès aux ressources et aux richesses, l'absence chez les principaux décideurs du sens de la responsabilité vis-à-vis des générations futures, ou encore l'économie de guerre. Il proposait un projet de société différent et insistait en particulier sur une meilleure intégration des spécificités des femmes dans tous les programmes et stratégies de l'ONU. L'agenda 21 officiel a repris certaines des recommandations de ce texte et précisé que les femmes doivent être mieux reconnues et participer davantage à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique environnementale.

Lors des grandes conférences internationales qui ont suivi, les ONG féminines ont continué à manifester leur engagement pour un développement plus juste et respectueux des générations à venir. Elles ont affirmé leur volonté de revendiquer partout des droits égaux à

participer aux processus de décision et de veiller à la prise en compte des expériences et des intérêts spécifiques de tous ceux qui se trouvent en situation de forte dépendance. Pour ces ONG féminines, les thèmes de durabilité et de parité sont inséparables.

Ceci est corroboré par les données émanant de l'Index « Institutions Sociales et Égalité homme-femme » (ISE) du Centre de développement de l'OCDE qui montre que les pays dans lesquels la société exerce une forte discrimination à l'égard des femmes ont généralement de faibles résultats dans la mise en œuvre de plusieurs objectifs du Millénaire pour le développement.

La question de la prise en compte du genre dans les transports est assez récente. Du fait que les statistiques ne sont pas sexuées, il est difficile de comprendre les différences dans les motifs de voyage, les fréquences de déplacement, les distances parcourues, les problèmes liés à la mobilité pour accéder aux services de santé et à l'emploi, etc.

Aux États-Unis, où le mouvement féministe a été très important dans les années 70 et 80, la question est principalement abordée dans le monde de la recherche, notamment sous l'égide de la Dr Sandra Rosenbloom qui a réalisé de nombreux travaux sur ce thème depuis 1975. Nous avons aussi trouvé des travaux au Canada (Québec) durant les années 2000. Le Transport Research Board a organisé plusieurs conférences sur le sujet dont la dernière en octobre 2009.

En Europe, cette question a émergé durant les années 90 notamment en France (avec l'association Femmes en mouvement, les transports au féminin), en Suède et en Écosse, avec la création de plusieurs associations de femmes élues et/ou professionnelles du secteur des transports : la Commission européenne les aide à se fédérer (réseau EQUIP) afin qu'elles puissent devenir son interlocuteur. Malheureusement, le réseau EQUIP n'a pas réussi à avoir une activité régulière dans le temps. La problématique « Femmes et transport » a aussi été abordée lors du colloque : "Les défis pour la société européenne à l'aube de l'an 2000 : rôle et représentation des femmes dans l'aménagement du territoire régional et urbain" organisé par le Conseil de l'Europe à Ornskoldsvik (Suède) en mars 1994.

La Banque mondiale s'est saisie de la question du genre à la fin des années 90 en analysant les causes d'échec d'un certain nombre de projets de développement. Elle a publié sa Stratégie d'action sur le genre en 2000, -- le genre devant être intégré dans tous les projets de développement. La notion d'égalité du genre fait référence à l'objectif de réduire les inégalités d'accès et d'opportunités entre les hommes et les femmes. Pour améliorer sa stratégie politique dans le secteur des transports, le Groupe thématique pour le genre et le transport (GTTG) a été créé en 2001 et la Banque, en partenariat avec d'autres bailleurs, a financé dix études de cas sur l'intégration du genre dans les projets de transport. En 2004, le GTTG a été dissous et intégré dans le groupe plus large « Transport et responsabilité sociale ».

Aujourd'hui, dans les pays en voie de développement, beaucoup de projets visent à encourager l'accès des femmes aux services et aux moyens de transport et à améliorer la participation des femmes dans les métiers du transport. Cette prise en compte du genre est justifiée par le fait qu'elle se traduit par une efficacité accrue des actions dans le transport et donc qu'elle présente un plus grand impact sur la réduction de la pauvreté. Les agences de développement soutiennent une gamme variée d'efforts pour la prise en compte des questions de genre dans le transport et pour développer les outils qui peuvent être utilisés par les planificateurs de transport, les décideurs politiques et les praticiens. La participation des femmes dans les groupes de travail et de réflexion pour la planification des systèmes de transport est particulièrement encouragée.

ÉTAT DES LIEUX

2. Caractéristiques des pratiques de déplacements des femmes

Le manque de statistiques sexuées est un frein important à la compréhension des pratiques de déplacements selon le genre, et donc à la mise en place de solutions. L'état des lieux ci-dessous repose donc sur un nombre limité de données, et donc forcément disparates.

La mobilité, c'est d'abord réaliser un parcours pour faire quelque chose ; elle s'évalue selon le nombre et le mode de déplacement, les distances parcourues et la localisation des espaces fréquentés. Il est clair que l'aire d'investissement pour les femmes reste encore relativement réduite: elles disposent moins souvent que les hommes d'une voiture personnelle, les réseaux de transports publics restent insuffisants, l'insécurité règne dans certains quartiers, et ceci particulièrement la nuit.

Il est intéressant de constater de très grandes similitudes dans les caractéristiques de déplacements des femmes à la fois entre les pays développés et les pays en voie de développement et aussi selon que l'on considère les milieux urbains ou ruraux. En tous lieux, les femmes ont des programmes d'activité beaucoup plus complexes que les hommes du fait de la double journée de travail, les femmes devant à la fois s'occuper des tâches domestiques, des enfants, des personnes âgées et des malades, et participer à l'activité productive. Les femmes ont fréquemment besoin de se déplacer en dehors des heures de pointe et vers des destinations autres que celles des hommes, par exemple, pour les courses, l'accompagnement des enfants à l'école, ou pour visiter les centres de santé, ... Le temps perdu dans les déplacements est donc beaucoup plus pénalisant pour elles. En outre, les femmes sont partout très peu présentes dans les métiers du transport, plutôt considérés comme des « métiers d'hommes ». En tout état de cause, les conditions d'exercice de la mobilité sont bien évidemment très différentes et le plus souvent plus pénalisantes pour les femmes dans les pays en voie de développement.

Au sein des pays développés, les études sur les déplacements comparés des hommes et des femmes tendent à montrer que les comportements se rapprochent, notamment en ce qui concerne la possession du permis de conduire. Des différences perdurent toutefois du fait que les femmes ont des programmes d'activités plus complexes. Ainsi, tant en Amérique du nord qu'en Europe, les femmes font plus de déplacements, avec des chaînes plus complexes, que les hommes, notamment du fait qu'elles réalisent plus de déplacements qui ne sont pas liés au travail. Dans le même temps, leurs déplacements domicile-travail sont plus courts, leur aire d'accès aux emplois étant souvent plus réduite du fait de leurs contraintes de temps et de leur moindre accès à la voiture individuelle. Compte tenu de la complexité de leurs chaînes de déplacements, et du fait qu'elles effectuent plus de déplacements, elles sont plus dépendantes de la voiture. Cependant, lorsque la contrainte de temps leur permet, elles utilisent plus les transports publics et la marche que les hommes pour des trajets équivalents.

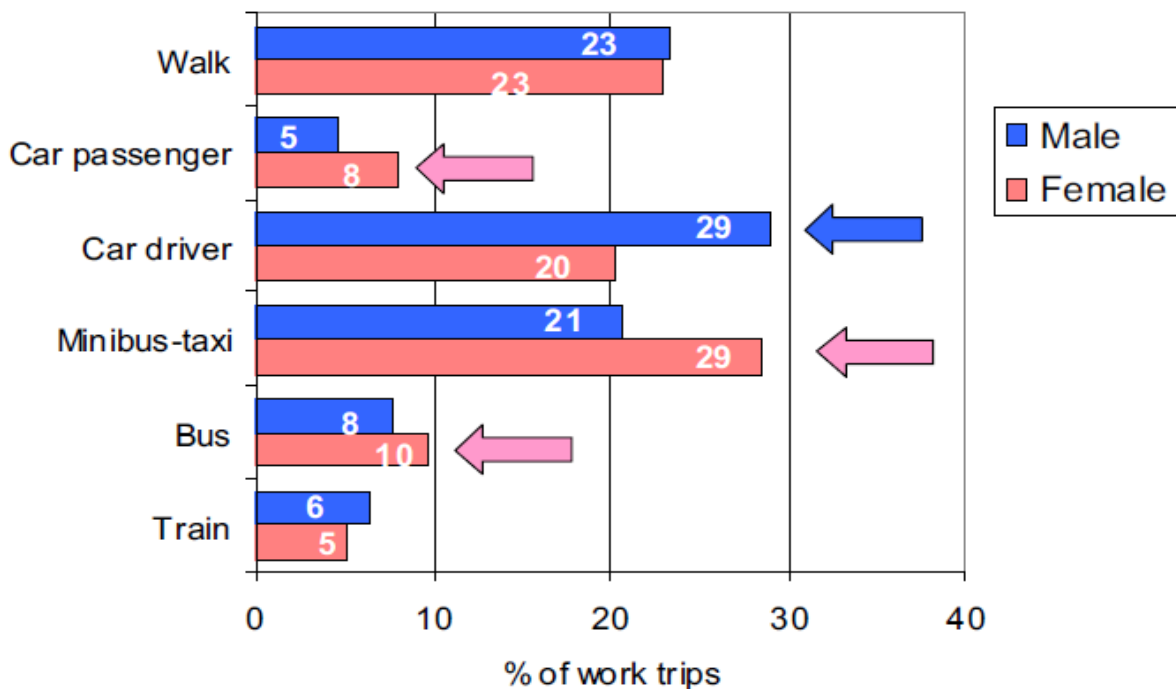
Il existe aussi des différences notables entre hommes et femmes quant aux moyens de transport utilisés. Au sein de tous les pays d'Europe, les femmes sont moins nombreuses que les hommes à posséder ou utiliser une voiture. En France, 60 % des hommes qui vivent en dehors de la région parisienne ne se déplacent qu'en voiture. En Suède, 70 % des voitures en

circulation appartiennent à des hommes. Rien d'étonnant donc à ce que les politiques de transport aient généralement favorisé la voiture au détriment des transports publics, de la bicyclette et de la marche. Les décisions relatives à la politique de transport sont généralement prises par des hommes "dans la force de l'âge", ceux-là même qui utilisent principalement la voiture particulière pour se déplacer.

En Europe, les femmes dépendent plus que les hommes des systèmes de transports publics qu'elles utilisent davantage. En France, par exemple, les hommes n'utilisent les transports en commun que pour 10 % de leurs déplacements, et deux tiers des voyageurs empruntant les transports en commun sont des femmes. En Suède, on retrouve la même proportion de femmes parmi ceux qui utilisent les transports en commun. Il convient toutefois de noter que, en Europe, pour les transports collectifs rapides (train de banlieue, métro, tramway), on retrouve hommes et femmes dans la même proportion.

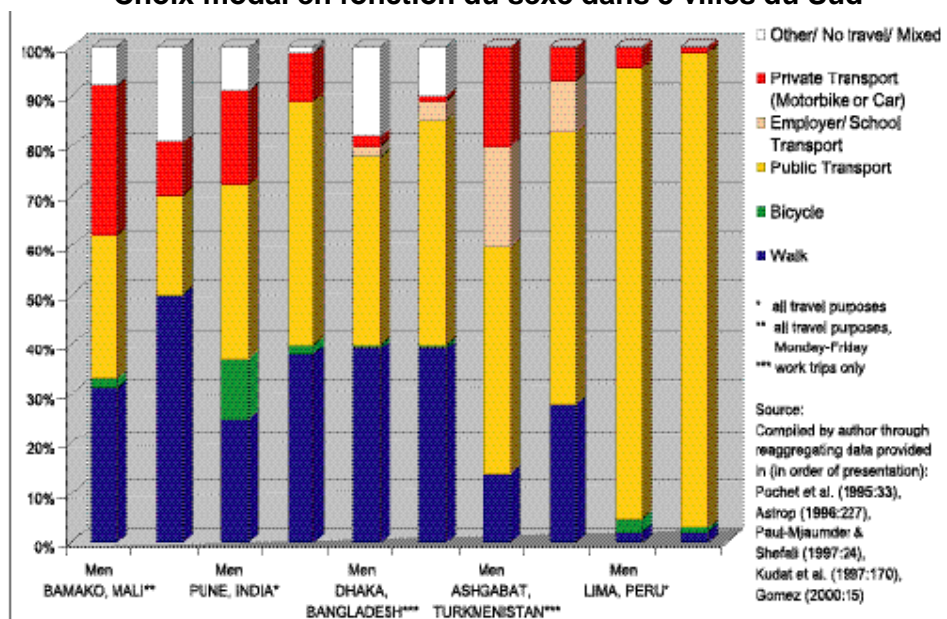
Dans les pays en voie de développement, il est intéressant de voir les similarités entre les comportements comparés des hommes et des femmes : la double journée de travail est un élément essentiel pour comprendre les différences de pratiques de déplacements des hommes et des femmes. On retrouve ainsi dans les pays en voie de développement le fait que les femmes font plus de déplacements que les hommes, avec des trajets plus variés, mais sur une aire géographique plus restreinte. De plus, les femmes utilisent généralement des modes de transport moins coûteux que les hommes.

Figure 1. **Décomposition des déplacements selon le sexe**



Source: Banque Mondiale Répartition des déplacements par genre en Afrique du sud, 2003.

Figure 2. Inégalités de transports:
Choix modal en fonction du sexe dans 5 villes du Sud



Source: Banque mondiale d'après Peters 2001

La question de la sécurité des déplacements entrepris par les femmes se pose aussi dans tous les pays et notamment pour les déplacements à pied et en transport public. Pour les déplacements en voiture, toutes les études montrent que, tant dans les pays développés que dans les pays en voie de développement, les femmes ont une conduite plus respectueuse des autres et de la réglementation ; elles ont donc moins d'accidents que les hommes

Enfin, il est important de souligner que les femmes, dans leurs choix de modes de déplacements, sont beaucoup plus sensibles que les hommes aux questions environnementales (changement climatique, pollution atmosphérique, ...).

2.1. L'influence du milieu (urbain, périurbain, rural) sur les pratiques de déplacement

Que ce soit dans les pays développés ou dans les pays en voie de développement, il existe des différences importantes de comportements de déplacement des femmes selon le milieu dans lequel elles vivent, ces différences étant liées notamment aux modes de transport dont elles peuvent disposer.

Dans les pays développés, le transport public est bien développé dans les villes mais beaucoup moins en zone rurale. De plus, en zones rurales, le transport public, quand il existe, est conçu (lignes mais aussi horaires) principalement de façon radiale pour rejoindre les villes. Ce même problème se retrouve pour les déplacements en zone périurbaine où le transport public est généralement conçu (lignes, horaires mais aussi souvent tarification) pour rejoindre les centres-villes, les déplacements au sein des bassins de vie et en rocade étant beaucoup plus difficiles. Pour ces raisons, la dépendance à la voiture est beaucoup plus importante en zone rurale et périurbaine que dans les centres villes. La marche, qui est un mode de déplacement plus courant pour les femmes que pour les hommes, est aussi plus utilisée en zone urbaine qu'en zone rurale, du fait de la longueur des déplacements. À noter qu'au sein des banlieues et zones périurbaines, faute d'alternative (non accès à la voiture, transport public non adapté), les femmes sont souvent contraintes à faire leurs déplacements à pied.

Dans les pays en voie de développement, on retrouve aussi des différences significatives selon que les déplacements s'effectuent en ville ou en milieu rural, notamment du fait de la présence ou non de routes et de leur état. La marche demeure néanmoins le mode le plus commun pour les femmes : ainsi, la Banque mondiale, dans l'introduction de sa stratégie pour l'intégration transversale du genre dans le travail indique : « Si la distance moyenne pour atteindre la lune est de 384 400 km, les femmes sud-africaines marchent sur une distance équivalente à 16 allers-retours entre la terre et la lune uniquement pour aller chercher de l'eau ». En zone rurale, les routes existantes, goudronnées ou pas, sont conçues pour assurer la liaison avec les villes ; par contre, pour les déplacements au sein des zones rurales, elles sont souvent inexistantes ou en mauvais état. Cela empêche les femmes de recourir aux modes de transport intermédiaires (pousse-pousse, bicyclettes, motocyclettes, ...) et les obligent à se déplacer à pied, souvent avec des charges lourdes (marchandises et/ou enfant), ce qui n'est généralement pas le cas des hommes piétons. En ville, et notamment dans les zones périurbaines, la marche est aussi le mode de déplacement le plus utilisé par les femmes (par exemple, en Afrique, 57 % à Bamako, 69 % à Niamey et 73 % à Dakar) : le manque de trottoirs et/ou de bas-côtés stabilisés séparés de la chaussée, rend ces déplacements pénibles et non-sécurisés. On peut aussi noter aussi que, dans les villes, quand les femmes utilisent les transports publics, elles ont plus souvent recours que les hommes au transport informel (taxis collectifs, minibus, ...), le transport collectif public étant plus utilisé par les hommes du fait du type de trajets et du coût. En utilisant les transports publics, formels ou informels, elles rencontrent souvent des problèmes de harcèlement sexuel dans des minibus ou autobus trop bondés.

2.2 *Autres facteurs (âge, géographie, culture, ...) influençant les pratiques de déplacement*

2.2.1 *La problématique de l'âge*

La majorité des personnes âgées sont des femmes, et les études sur la mobilité des personnes âgées, déjà peu nombreuses, n'intègrent pas la question du genre.

Néanmoins, dans les pays développés, où cette question est un peu documentée (voir notamment Sandra Rosenbloom aux États-Unis), il apparaît des différences entre la mobilité des hommes âgés et des femmes âgées, dans leurs comportements de déplacements, notamment concernant la possession du permis de conduire et l'accès à la voiture. Les différences quant à l'accès à la voiture sont plus marquées pour des générations où l'accès à la voiture des femmes était moins répandu qu'aujourd'hui, si bien que l'utilisation par les femmes de la voiture se fait le plus souvent en tant que passagère. Lorsqu'elles n'ont pas ou plus à leur côté d'homme pour conduire une voiture, elles en sont le plus souvent privées : cela accroît l'isolement des femmes notamment dans les zones rurales et périurbaines. La marche devenant plus difficile, du fait des difficultés physiques qui augmentent avec l'âge, et les transports publics étant eux-mêmes mal adaptés aux handicaps, la mobilité, et donc l'accès aux aménités de la ville, est restreinte.

2.2.2 *La problématique géographique et culturelle*

Si, dans les pays développés, la problématique du genre se pose généralement en des termes comparables, il n'en est pas de même dans les pays en voie de développement.

Le système patriarcal est généralement plus marqué dans les pays en voie de développement, ce qui empêche les femmes d'avoir accès aux systèmes de transport intermédiaires (pousse-pousse, voiture à bras, traction animale, bicyclette, motocyclette) et aux transports publics formels.

Les problèmes rencontrés par les femmes pour se déplacer sont encore augmentés dans certains pays tels que, par exemple, le Bangladesh : ainsi, dans la ville de Dhaka, l'usage par les femmes d'une bicyclette est très rare et les habits des femmes ne conviennent pas à cette forme de transport ; par ailleurs, les bus ont longtemps été inaccessibles aux femmes parce qu'elles ne pouvaient pas y entrer sans être touchées par les autres passagers.

3. Influence des questions de déplacement sur la vie des femmes

Les difficultés rencontrées par les femmes pour leur mobilité représentent une exclusion sociale qui affecte tous les aspects de leur vie et entrave particulièrement la production économique et la santé des femmes.

L'ensemble de ces facteurs restreint la mobilité des femmes et ces facteurs font souvent la différence entre les femmes et les hommes sur le marché du travail.

Au sein des pays développés, et notamment en Europe, où cette question est mieux documentée, le bassin d'emploi auquel ont accès les femmes est plus restreint que celui des hommes du fait à la fois du mode de déplacement utilisé (moindre accès à la voiture en tant que conductrice, utilisation plus importante des autobus et de la marche) et des programmes d'activités complexes liés à la double journée de travail.

De plus, les femmes ont plus souvent des emplois à temps partiel (dans les commerces notamment) et à horaires à grande amplitude et/ou décalés (supermarchés, hôpitaux, ménage, ...).

Si elles veulent trouver du travail et concilier vie professionnelle et tâches ménagères, elles doivent surmonter d'innombrables obstacles, notamment :

- la dispersion des lieux d'habitation, de travail et des commerces,
- l'insuffisance de transports publics, surtout en banlieue et en dehors des heures de pointe,
- des horaires publics axés principalement sur les trajets domicile/travail,
- des heures d'ouverture de centres de services qui partent du principe qu'usagers et clients sont libres aux heures de travail,
- la pénurie et le manque d'accessibilité des garderies,

Enfin, la non-prise en considération de la sécurité pousse les femmes à utiliser parfois la voiture préférentiellement aux transports collectifs.

Dans les pays en voie de développement, des phénomènes du même type se retrouvent. Les femmes jouent simultanément des rôles multiples, notamment en tant qu'actrices dans la production économique, dans les activités reproductives et dans leur contribution à la communauté (activités bénévoles, politiques, et sociales). Elles ont des tâches plus lourdes et qui demandent plus de temps, alors qu'elles ont moins d'accès aux moyens les plus commodes pour se déplacer. Les déplacements des femmes représentent 65 % des heures de déplacements en Afrique sub-saharienne, soit entre 15 et 30 heures par semaine.

De plus, les femmes sont responsables du port sur la tête d'eau, de bois, de récoltes de plus souvent avec un enfant au dos. Les conséquences de ces corvées en termes de santé et de productivité économique sont considérables, surtout étant donné que les filles peuvent être retirées de l'école pour alléger ces charges.

La majorité des populations africaines vivent en milieu rural, alors que la majorité des fonds sont destinés aux villes. De plus, les équipements et les services, quand ils existent, tendent à être situés près des routes dans des centres de services ruraux. Les personnes vivant loin des routes sont donc encore plus isolées que les autres populations rurales. Par exemple, au Maroc, les villages qui sont proches des routes ont deux fois plus accès aux services de santé que les villages plus isolés.

Les difficultés liées au transport rural affectent aussi les économies nationales des pays africains. La production agricole est restreinte par le gâchis du temps qui est consacré à de longs déplacements, ainsi que par la réorganisation des marchés.

4. La non-prise en compte des femmes dans les processus de décision

La place des femmes dans la société, que ce soit dans les pays développés ou dans les pays en voie de développement, fait qu'elles sont moins partie prenante des processus de décision que les hommes. C'est particulièrement vrai dans le secteur de la mobilité et des transports, secteur réputé masculin, qu'il s'agisse de la conception des infrastructures, des matériels ou encore des services.

En France, l'Association « Femmes en mouvement, les transports au féminin » s'est créée, en 1993, à l'occasion d'un congrès du *Groupement des Autorités Responsables de Transport*, association qui regroupe les élus en charge des transports publics dans les villes et régions françaises, sur le thème « Qui décide ? ». Il ne s'agissait évidemment pas pour les organisateurs (le bureau du GART ne comptait pas une seule femme !) de ce congrès de parler de la place des femmes dans le processus de décision, mais des rapports entre les collectivités qui financent le transport public et les opérateurs de transport. Néanmoins, les quelques femmes (élues et professionnelles) présentes à ce congrès ont réagi au thème et ont décidé de se constituer en association à la fois pour mieux faire prendre en compte les besoins des femmes (deux tiers des voyageurs des transports publics) et pour prendre part au processus de décision. À propos de cette participation, la première bataille menée par l'association a été de faire entrer une femme au bureau du GART.

Dans les pays en voie de développement, le Forum international pour le transport rural et le développement fait la remarque que le genre relève toujours de la responsabilité désignée de femmes ou d'une unité/division spéciale. « Les ingénieurs et les économistes (le plus souvent des hommes) continuent le travail réel - celui de l'augmentation de la productivité, sans penser que la dimension genre puisse avoir un impact sur l'augmentation de la productivité économique ». L'exemple est donné de l'Afrique, où pendant les quarante années passées la productivité agricole a baissé relativement à la croissance démographique, dans un contexte où les femmes sont les principaux producteurs agricoles et les principaux transporteurs. Or, quand toutes les tâches d'eau et de ramassage de bois de chauffage, d'agriculture de subsistance et de soins de santé ont été réalisées, les femmes rurales africaines n'ont plus le temps ni l'énergie pour augmenter la production de rente agricole. Dans ce contexte, le Forum international pour le transport rural indique que réduire la charge de transport des femmes devient non pas seulement une question de femmes, mais une question cruciale pour la sécurité alimentaire. Les recherches effectuées en Asie montrent aussi combien le faible accès au transport limite la capacité des femmes à étendre leurs entreprises économiques, réduisant les revenus du ménage et la productivité nationale globale.

5. Les femmes dans les métiers du transport

Dans tous les pays, l'accès des femmes aux métiers du transport est réduit, qu'il s'agisse de la maintenance des routes ou de l'accès à la profession de conducteur dans les bus ou dans les camions de marchandises.

Ainsi, en Europe, on retrouve seulement 10 % de femmes parmi les conducteurs de bus. Ce déficit de femmes dans la profession de conducteurs de bus est d'autant plus significative qu'aujourd'hui, dans les pays développés, l'une des principales qualités attendues des conducteurs de bus, est la relation avec la clientèle : or, les femmes sont réputées pour avoir de meilleures relations ... et plusieurs études ont montré que, dans les quartiers difficiles, leurs relations, notamment avec les jeunes, sont moins conflictuelles, ce que l'on retrouve aussi pour le transport scolaire. En France, une recherche (L. Scheller : Les bus ont-ils un sexe ? 1996) a même montré que les tests d'embauche à la RATP, principale entreprise de transport à Paris, sont orientés vers les aptitudes spécifiques des hommes.

L'un des obstacles mis en avant pour expliquer la carence de femmes est la question des horaires de travail. Or, ce même problème existe aussi dans d'autres professions (notamment les emplois dans les hôpitaux) pourtant très féminisées.

Les femmes sont aussi très peu nombreuses parmi les conducteurs de camions.

Les normes sociales dans les pays en voie de développement empêchent souvent les femmes de travailler dans le secteur des transports. Ceci est encore plus vrai lorsqu'on parle du transport de marchandises sur de longues distances. Le secteur fournit de nombreux emplois qui sont interdits aux femmes. En même temps, le transport des marchandises crée des emplois pour les femmes. La vente de nourriture à côté des autoroutes pour les chauffeurs de camions constitue une activité génératrice de revenu pour les femmes rurales (non isolées), et ce service est apprécié par les chauffeurs qui ont besoin de s'arrêter tout au long de leur chemin. Mais les études ont aussi montré que c'est aussi le long des routes que se développe la prostitution et que c'est un vecteur de propagation du sida.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

6. Tenir compte des besoins des femmes dans la conception des infrastructures, des véhicules et des services

Dans le cadre d'un projet mené par la Banque asiatique de développement dans les petites villes et les zones rurales du Bangladesh, pour améliorer un certain nombre d'infrastructures (abords des petites routes, des ponts, des embarcadères, ...) et véhicules de transport, la prise en compte des besoins spécifiques des femmes (toilettes, stands séparés dans les marchés, marches plus basses dans les autobus, ...) a permis que 15 % des petits commerces implantés le long des routes en construction soient réservés aux femmes, la localisation de ces commerces étant décidée après consultation des femmes.

En France, l'association Femmes en mouvement, les transports au féminin a proposé aux constructeurs de matériels roulant une charte dans laquelle ils s'engagent à consulter l'association au moment de la conception de nouveaux matériels, notamment sur les aspects de sécurité, d'accessibilité, de configuration intérieure et de respect de l'environnement, afin d'adapter les matériels aux attentes et besoins des femmes et des personnes qu'elles accompagnent, notamment les enfants et les personnes âgées.

Dans un certain nombre de pays (Japon, Brésil, Égypte, Mexique, Inde, Biélorussie, Philippines), il a été introduit des véhicules réservés aux femmes pour combattre le harcèlement sexuel dont elles étaient l'objet. Par exemple, à Manille, dans le métro léger, les deux voitures de tête sont réservées exclusivement aux femmes et aux enfants ; à Mexico, durant les heures de pointe, des bus et des voitures de métro spécialement réservés aux femmes ont été ajoutés et la police se charge de faire respecter la répartition séparée des hommes et des femmes.

Il existe aussi des taxis réservés aux femmes au Royaume-Uni, au Mexique, en Russie, en Inde, à Dubaï et en Iran.

Même si cela ne constitue pas une panacée, ce type de mesures permet d'assurer la sécurité des femmes.

7. Participation des femmes à la décision

Au Pérou, dans le cadre d'un projet d'amélioration des infrastructures routières, la prise en compte des attentes des femmes s'est traduite notamment par une formation spécifique de l'encadrement et dans la définition d'indicateurs de suivi, mais aussi par la participation de femmes dans les comités de projets, dans le processus d'appel d'offres, et dans les micro-entreprises qui ont participé aux travaux routiers. Les micro-entreprises devaient avoir un minimum de 10 % de femmes en leur sein : pour cela, des mesures particulières, notamment la reconnaissance de la qualification des femmes en tant que gestionnaires de leurs foyers, ont été prises. Par ailleurs, au moins 30 % de femmes devaient directement bénéficier des projets.

Le résultat final du projet ainsi conduit a permis de réduire d'environ une demi-heure les temps de trajet tant des hommes que des femmes, de diminuer les coûts de transport, à la fois pour les passagers et les marchandises, et d'accroître la disponibilité et la qualité des services de transport. Ainsi, des services de transports moins chers et plus rapides ont amélioré l'accès aux services de santé et à l'école, et ont permis un meilleur accès aux marchés facilitant la vente de produits. Par ailleurs, les micro-entreprises ont généré environ 4 700 emplois permanents et 32 300 emplois saisonniers pour maintenir les routes et les chemins ; de plus, ces micro-entreprises ont ultérieurement diversifié leurs activités dans le secteur du transport.

En Chine, dans le cadre d'un projet de transport urbain dans la province du Liaoning, les femmes ont été intégrées aux différentes phases du projet. Pour la définition du projet qui s'est faite avec la participation de la population, des groupes de travail distincts, hommes et femmes, ont été institués pour permettre la participation des femmes. Cela a permis de faire apparaître l'importance des déplacements de la vie quotidienne, ce qui a conduit à mettre en exergue la question des revêtements des routes, de leur drainage, des bas-côtés et de leur séparation de la voie utilisée par les véhicules motorisés, de l'éclairage et de la signalisation. Les femmes ont aussi pu exprimer les problèmes, notamment d'insécurité, qu'elles rencontraient lors de l'utilisation des autobus : mauvais éclairage, longues attentes dues à la faible fréquence, manque de cheminements et de traversées piétonniers pour rejoindre les arrêts. L'expression des femmes a conduit à modifier le projet initial pour renforcer l'amélioration des routes

secondaires, la gestion du trafic, la création de cheminements et de traverses piétonniers, la mise en place d'éclairage public et l'amélioration de la fréquence des services d'autobus.

En Ouganda, en 2006, avec l'aide de la Banque mondiale, un plan de prise en compte du genre, avec stratégie de communication et évaluation, a été mis en place au ministère des transports afin que les projets routiers tiennent compte des besoins spécifiques des femmes.

En France, l'action de l'association Femmes en mouvement, les transports au féminin, a poussé les opérateurs de transport et les constructeurs de matériels à employer plus de femmes dans leurs staffs afin que les attentes des femmes qui forment la majeure partie des voyageurs soient bien prises en compte. Actuellement, il y a environ 25 % de femmes dans les postes de décision de ces entreprises.

8. Emploi des femmes

Pour promouvoir la place des femmes dans les métiers du transport, en France, l'association Femmes en mouvement, les transports au féminin a, en liaison avec le secrétariat des droits des femmes, réalisé une vidéo intitulée « Le transport public, un métier de femmes ! » qui a été utilisée par le ministère de l'éducation nationale et le ministère de l'emploi pour faire connaître les métiers du transport (conduite, contrôle mais aussi mécanique) aux jeunes femmes.

En Afrique, la compagnie publique de bus (appartenant à l'État du Congo Kinshasa), City train, a fait le choix d'employer à nouveau (cela avait été le cas à la fin des années 70) des femmes : elle compte cinq femmes inspectrices de tickets et une femme conductrice, et d'autres femmes sont en formation. Il s'agit d'un choix qui s'appuie sur la loi constitutionnelle de la parité entre hommes et femmes mais qui va cependant à l'encontre de celui fait par les nombreux transporteurs privés qui estiment que ce n'est pas un métier de femmes.

Au Mali, dans le cadre du "Projet Taxi Urbain" monté par l'Agence nationale pour la promotion de l'emploi (ANPE) et la Banque régionale pour la solidarité (BRS), le Président de la coopérative des chauffeurs et conducteurs de taxi a voulu faire bénéficier les femmes des avantages du nouveau projet. 27 dossiers de candidatures de femmes ont été reçus et est apparu le problème du coût de leur formation pour obtenir le permis de conduire. Le ministère de promotion de la femme, de l'enfant et de la famille n'ayant pas donné suite à la demande de financement, c'est grâce au mécénat d'un transporteur que 13 femmes ont pu recevoir cette formation. Au final, 2 femmes ont pu bénéficier d'un taxi et, pour la coopérative, elles donnent toute satisfaction tant du point de vue de la recette que de l'entretien du véhicule.

RECOMMANDATIONS

9. Statistiques

Comme dans d'autres domaines, la question du genre dans les questions de transport et de mobilité, pour être évaluée, doit pouvoir être mesurée.

La Banque mondiale identifie quatre champs dans lesquels des données statistiques sur les interactions entre genre et transport seraient utiles aux planificateurs : l'accès aux différents modes de transport, le coût du transport, les caractéristiques des déplacements (modes, fréquence, longueur des déplacements, motifs de déplacements), et la qualité du transport.

Le Forum international des transports pourrait effectuer des recommandations aux États afin que la communauté puisse disposer de statistiques comparables.

10. Participation des femmes à la réflexion et à la décision

La prise en compte des besoins des femmes implique qu'elles puissent les exprimer : il est donc indispensable qu'elles soient associées aux consultations, à l'élaboration des projets et à la prise de décision. Comme généralement cela ne va pas de soi, il est donc nécessaire que cette question soit traitée dans les procédures, notamment pour les projets financés par les banques de développement, y compris en prenant en compte les cas où il n'est pas possible d'organiser des réunions permettant d'entendre à la fois les vues des hommes et des femmes,

11. Prendre en compte la spécificité de la mobilité des femmes

Que ce soit dans les pays développés ou dans les pays en voie de développement, la possibilité de se déplacer est essentielle pour avoir accès aux équipements, aux marchés et établir des liens sociaux.

Pour les femmes, les choix permettant d'assurer des conditions d'accès plus faciles et égalitaires à l'ensemble des possibilités qu'offrent les cités sont des enjeux essentiels. Pouvoir rompre avec l'enfermement et/ou l'isolement est un atout majeur propre à permettre l'épanouissement personnel des femmes.

11.1 *Les infrastructures de transport*

Que ce soit dans les pays développés ou dans les pays en voie de développement, les femmes marchent plus que les hommes : la présence de cheminements le long des routes et des trottoirs en ville, mais aussi de traversées piétonnes sécurisées, est donc très importante à la fois pour la sécurité et pour le confort. Les traversées piétonnes des cours d'eau permettent aussi de raccourcir les trajets à pied. De plus, le tracé des voies et les traversées doivent être pensés en fonction des piétons de façon à ce que le trajet à pied soit le plus court possible.

Les arrêts d'autobus, et les cheminements vers les arrêts doivent aussi tenir compte des femmes, et notamment de leur sécurité, la question de l'éclairage étant particulièrement importante.

La question de la sécurité se pose aussi pour la conception des parkings là où les femmes ont accès à la voiture individuelle.

11.2 Les matériels de transport

11.2.1 Transport collectif

La conception des matériels de transport est très importante. Les femmes ont souvent des enfants avec elles, dans des poussettes ou sur leur dos. Elles sont aussi souvent encombrées de paquets. L'accès aux autobus et aux métros doit être facilité, en prévoyant des largeurs suffisantes et en évitant les marches, les escaliers et les tourniquets souvent difficilement praticables avec enfants et paquets.

La question de la sécurité des femmes doit aussi être prise en compte en prévoyant une bonne visibilité dans l'ensemble des rames de métro et de train, et en permettant, quand cela est nécessaire, notamment dans les pays en voie de développement, des voyages séparés des hommes et des femmes. Dans les pays développés, la non-prise en compte de la sécurité des femmes les pousse parfois à utiliser la voiture préférentiellement aux transports collectifs.

11.2.2 Transport individuel

Dans les pays en voie de développement, les modes de transport intermédiaires tels que les bicyclettes, les mobylettes, les pousse-pousse et autres, doivent aussi tenir compte des contraintes spécifiques des femmes.

11.3 Les services de transport

Alors que les services de transport public (transport collectif public ou privé, mais aussi taxis, ...) sont le plus souvent conçus pour des déplacements vers les centres-villes, aux heures de pointe, les femmes ont aussi besoin de services de transport de proximité, en dehors des heures de pointe et permettant des trajets en chaîne.

L'organisation décentralisée des transports, au plus près des besoins, permet souvent d'améliorer les services et permet ainsi un accès plus facile des femmes aux marchés, aux équipements publics (écoles, centres de santé, ...) et aux emplois.

La tarification doit permettre l'accès des femmes aux transports publics à un prix abordable, en prenant notamment en compte le fait qu'elles font des déplacements en chaîne, nécessitant le plus souvent plusieurs tickets. En outre, les abonnements sont le plus souvent conçus pour des travailleurs à temps plein alors que beaucoup de femmes travaillent à temps partiel.

Pour tenir compte des problèmes de sécurité, la possibilité pour les femmes, le soir et la nuit, de pouvoir descendre au plus près de leur destination, en dehors des arrêts, devrait être développée. Pour améliorer la sécurité des femmes, les campagnes de sensibilisation tant des conducteurs de bus que des voyageurs sont aussi à promouvoir.

12. Emploi des femmes dans le secteur des transports

Les transports offrent de nombreuses possibilités d'emplois auxquelles doivent avoir accès les femmes.

Pour développer leur présence dans ces emplois, les donneurs d'ordre peuvent prévoir des clauses spécifiques sur le pourcentage de femmes parmi les employés, qu'il s'agisse de la maintenance des routes ou des emplois dans les transports publics.

Il faut aussi mener un travail d'information des femmes sur les possibilités qui leur sont offertes et prévoir la formation nécessaire. Enfin, souvent, il sera nécessaire de prendre en compte dans l'organisation du travail les contraintes spécifiques des femmes, notamment les soins aux enfants.

RÉFÉRENCES

- Women's travel issues, Proceedings from the second national conference, October 1996 US Department of Transportation Federal Highway Administration Office of Highway Information Management, HPM-40.
- Charte européenne des femmes dans la cité, 1997.
- Charte des transports au féminin, France, octobre 1998.
- Les femmes, moyen de transport rural dans le nord Togo, Tantoa Midanga, 1999.
- Conférence internationale perspectives du genre pour le Sommet de la Terre 2002 ; Energie, Transport, Information pour la prise de décision, Berlin, janvier 2001.
- Marie-Hélène Vandersmissen et al. « Mobilité et accessibilité : leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes », L'Espace géographique 4/2001 (tome 30), p. 289-305.
- Breadwinners, Homemakers and Beasts of burden : a gender perspective on transport and Mobility, Deike Peters, Institute For City and Regional Planning (ISR), Berlin, Germany, 2002.
- Mainstreaming du genre et mobilité, City and shelter asbl, Ministère belge de la mobilité et des transports, mars 2002.
- Genre et transport rural, Forum international pour le transport rural et le développement, 2003.
- Cynthia Howson, L'intégration du genre dans les politiques publiques de la banque mondiale : Exemple des politiques de transport au Sénégal, Institut d'études politiques de Bordeaux, France, 2005.
- World Bank, Transport Sector board, Maternal and child mortality development goals, Julie Babinard, Peter Roberts, 2006.
- TRB's 4th International Conference on Women's Issues in Transportation, October 27–30, 2009.
- What do existing Household surveys tell us about gender and transportation in developing countries? Julie Babinard, Energy, Transport and Water Department, World Bank, Washington, D.C., USA, and Kinnon Scott, Development Research Group, World Bank, Washington, D.C., USA, 2009.
- Les taxiwomen de Bamako, Doussou Djiré, L'essor, janvier 2010.
- World Bank, Transport Sector board, Mainstreaming gender in Road transport, Operational guidance for World bank Staff, March 2010.
- Femmes chauffeuses et contrôleuses à Kinshasa, Daniel Ntoto, Site panafricain, juillet 2010.
- Making rural roads work for both women and men: the example of Peru's rural roads program, Lucia Fort and Aurelio Menendez, World Bank (2004).

Forum International des Transports

2 rue André Pascal

75775 Paris Cedex 16

itf.contact@oecd.org

www.internationaltransportforum.org
